N°
C (Gr) 8e

0-59

Exemplaire N° 73

Ecole de Guerre Navale.

Promotion 1922.

BIBLIOTHÈQUE
ECOLE D'APPLICATION
des
Enseignes de Vaisseau

Campagne de Madagascar.

B-40-45 bis

Travail de Monsieur
le Capitaine de Corvette
Guillerm.

A-61-2
381
A I 92 l
A I 92 l

Source gallica.bnf.fr / Ecole navale (Brest)

Ecole de Guerre Navale

-:-:-:-:-:-

Session 1922

-o-

C A M P A G N E D E

M A D A G A S C A R

-:-:- -:-:- -:-:-

-:-:- -:-:-

-:-:-

Travail de Monsieur
le Capitaine de Corvette
G U I L L E R M .

---------o---------

TABLE DES MATIERES

-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-

Pages :

INTRODUCTION 1

CHAPITRE I.- Préparation de l'expédition. Etudes préliminaires..... 3

CHAPITRE II.-Commandement..... 11

CHAPITRE III.Opèrations militaires de la Division Navale. 13

CHAPITRE IV.-Action de la Marine en dehors des opèrations militaires..... 21

CONCLUSION..... 31

-:-:-:-:-:-:-

INTRODUCTION

-:-:-:-:-:-:-:-:-

Par le traité du 17 Décembre 1895 qui avait terminé la guerre de MADAGASCAR, le gouvernement HOVA nous avait cèdé en toute propriété le territoire de DIEGO-SUAREZ et avait reconnu notre protectorat sur l'île entière .

Mais les HOVAS ne s'étaient résignés à signer ce traité que pour mettre fin aux bombardements exécutés par la division navale, dont les canons avaient couvert d'obus en 1884 et 1885, de nombreux ports de la côte Est.

La reine RANAVALO II, et son premier ministre et époux, RAINILAIARIVONY, ne songèrent dans les années qui suivirent la conclusion de la paix, qu'à éluder les obligations que leur avait imposées le traité et à nous susciter de nouvelles difficultés. Ils étaient encouragés dans cette politique par un certain nombre d'aventuriers anglais dont le principal, SHERVINGTON, colonel de l'armée Hova, avait servi contre la France en 1885, sous les ordres de son compatriote le général DIGBY WILLOUGHBY.

A mesure que les années s'avançaient, les gouverneurs de province multipliaient leurs exactions contre les Européens et particulièrement contre les Français; ils encourageaient chez leurs administrés le pillage des biens de nos nationaux. Persuadé que notre patience n'aurait pas de limites, le gouvernement de Tananarive laissait faire ses subordonnés et devenait de plus en plus arrogant envers notre Résident Général quand celui-ci transmettait les réclamations parfaitement justifiées de ses compatriotes, réclamations auxquelles les ministres de Ranavalo ne donnaient jamais aucune suite .

Il devint évident dès 1892 qu'une nouvelle action militaire serait indispensable si nous voulions affirmer notre protectorat d'une façon énergique et faire comprendre à Ranavalo que nous étions fermement résolus à ne pas tolérer plus longtemps la turbulence et l'indiscipline qui semblaient devenir de règle à Tananarive .

Mais, à cette époque, nous étions occupés de l'expédition du Dahomey; celle-ci ne se termina que le 25 Janvier 1894 par la capture du Roi Béhanzin .

Nous étions donc obligés de différer notre action à Madagascar,; forcés par les circonstances d'opposer un calme absolu à toutes les provocations de la cour d'Emyrne, nous dûmes nous borner à enregistrer les plaintes incessantes des Français , tout en nous réservant de règler d'un bloc, un peu plus tard, tout cet arriéré. Ce délai qui nous était imposé pût être mis à profit par le gouvernement pour préparer les opèrations .

Dans l'exposé qui va suivre, nous examinerons surtout quelle fût la part de la Marine dans cette campagne .

-:- -:- -:-
-:- -:-
-:-

CHAPITRE I.

-:-:-:-:-:-:-:-:-

PREPARATION DE L'EXPEDITION

ETUDES PRELIMINAIRES

a) Etudes des mesures à prendre et des moyens à employer.-
Dès le mois de Mars 1892 (1), le Ministre des Affaires Etrangères demandait à Mr.Cavaignac, Ministre de la Marine, par quels moyens il serait possible, le cas échéant, de réduire les Hovas à l'impuissance. Il demandait en particulier, que fussent envisagées les trois solutions suivantes :

1°.- Blocus de l'île;

2°.- Marche d'un corps expéditionnaire sur Tananarive par l'Est .

3°.- Marche d'un corps expéditionnaire sur Tananarive par le Nord-Ouest .

La Marine ayant pris l'avis du Commandant Richard, Chef de la Division Navale de l'Océan Indien, répondit par un document intitulé: "Etude sur les opèrations militaires possibles en cas "de conflit avec le Gouvernement Hova". Elle éliminait le blocus en tant qu'opèration principale et proposait comme meilleur moyen de coercition le débarquement d'un corps expéditionnaire à Majunga, l'établissement d'une base de ravitaillement à Maroway (sur un affluent de la Betsiboka), et la marche de ce détachement sur Tananarive. Pendant la première partie de l'expédition qui était aussi la plus difficile à cause de l'insalubrité du climatdanscette région, on utiliserait pour les transports, des canonnières et des chalands construits spécialement pour remonter la Betsiboka et son affluent l'Ikopa. Ces transports pourraient se faire jusqu'à Ambato, et peut-être même Maevetenana, à 250 kilomètres environ de Majunga .

Le Commandant Bienaimé remplaça le C.V. Richard le 30 Mars 1894 à la tête de la Division Navale. L'expédition s'annonçant de plus en plus comme inévitable, il insista énergiquement dans différentes lettres adressées au Ministre de la Marine sur la nécessité absolue d'une préparation méticuleuse (2)(3)(4). A son avis, la partie la plus délicate de l'opèration devait être le transport de la colonne et de ses impédimenta de la côte à la limite de navigabilité des rivières (2). Le corps expéditionnaire ne devait que passer au plus vite dans les terres chaudes comprises entre Majunga et Suberbieville, "de manière à dérouter "les deux généraux sur lesquels Rainilaïarivony se vante de comp-"ter le plus, la fièvre et la dysenterie"(5) .

---

(1) Arch.Marine B.B.4.2005 Lettre 22 Mars 1892 Aff.Etr.à Marine
(2) Arch.Marine B.B.4.2436.Page 6.Lettre 30 Mai 1894 Ct Bienaimé à Marine
(3) Arch.Marine B.B.4.2436 Page 19 Lettre 8 Juillet 1894 Ct Bienaimé à Marine .
(4) Arch.Marine B.B.4 Lettre 6 Nov.1894.Ct Bienaimé à Marine?Réponse au sujet du projet d'expédition communiqué.
(5) Arch.Marine B.B.4. Lettre 29 Sept.1894 Ct Bienaimé à Marine.

2004

On ne pouvait songer, disait-il, à faire marcher le gros de la troupe dans cette partie du trajet. Les transports se feraient donc nécessairement par eau, et demanderaient un matériel spécial qu'il était de toute urgence de préparer le plus tôt possible si on voulait être prêt à la saison favorable de 1895 (1)

Comme moyens préparatoires, (2), le Cdt Bienaimé demandait, aussitôt après l'évacuation de tous les colons français habitant l'île, l'occupation de Tamatave, suivie immédiatement de celle de Majunga, où on prendrait les dispositions indispensables pour assurer rapidement le débarquement et la mise en route des troupes .

En France, le conseil des Ministres prit le 4 août la résolution de former une commission composée de délégués des Affaires Etrangères, de la Guerren des Colonies et de la Marine pour préparer un travail sur les conditions dans lesquelles pourrait,le cas échéant, être entreprise à Madagascar une action militaire dont le but serait d'asseoir définitivement notre situation dans cette île, avec tous les privilèges et avantages correspondant à l'exercice d'un protectorat effectif (3)

Le Lieutenant Colonal De Beylié fût désigné pour représenter la Marine dans cette Commission, à laquelle on recommanda de se placer dans l'état d'esprit du Gouvernement "qui ne considère "nullement le principe de l'expédition comme admis, mais qui dé- "sire se renseigner avec exactitude sur les conséquences d'une "entreprise militaire exécutée à une pareille distance de la mère- patrie et dans des conditions qui paraissent devoir être particu- "lièrement onéreuses" (3).

La Commission déposa le 29 août son rapport confidentiel (4) qui servit de base à tous les projets d'organisation de l'expédition et qui fût communiqué au Chef de la Division Navale pour examen et avis (5).

Le 6 Novembre (6), le Commandant Bienaimé répondit en insistant pour que l'occupation de Majunga, discutée par la Commission fût faite aussitôt après celle de Tamatave, à cause des dispositions à prendre d'urgence pour préparer le débarquement. Il ne partageait pas l'avis de la Commission qui avait admis que la troupe serait acheminée par voie de terre de Majunga à Suberbieville, demandait que la majeure partie du personnel fût transportée par eau, et que le matériel fluvial fût rassemblé le plus tôt possible; à son avis, les délais prévus pour le montage de ce matériel n'étaient pas suffisants car tout était à créer à Majunga, ateliers, cales de montage, etc...

---

(1) Arch.Marine BB4.2436.Page 6 Lettre 30 Mai 1894 Ct Bienaimé à Marine.
(2) Arch.Marine BB4.2004 Lettre 159 du 26 Oct.1894?Ct Bienaimé à Marine
(3) ----d°----- BB4.2003.Note au Ministre du 9 Novembre 1895
(4) ----d°----- BB4.2007 Rapport de la Commission chargée d'étudier un projet d'action militaire à Madagascar.
(5) Arch.Marine BB4. D.M. du 29 Sept.1894 à Océan Indien
(6) ----d°----- BB4. Lettre du 6 Nov.1894.Ct Bienaimé à Marine.

- 5 -

Le 7 Novembre 1894 (1), il insistait de nouveau sur ce que les délais n'avaient pas été assez largement calculés, et déclarait en particulier qu'il fallait doubler sinon tripler la période de 8 jours prévue pour la remontée du corps expéditionnaire de Majunga à Maevatanana, par une route difficile et mal connue.

Le 25 Janvier 1895 (2), il écrit encore: ".....Nous devons "porter tous nos efforts sur l'organisation du service de marche "et des convois. La montée à Tananarive ne comportera que des dif- "ficultés dues à la nature des lieux . Elles sont grandes et suf- "firont à la gloire de ceux qui les auront surmontées

b) Explorations. Reconnaissances hydrographiques.-

En 1893 (3), le Lieutenant-Colonel d'Infanterie de Marine De Beylié de l'Etat-Major du Ministre de la Marine, reçut la mission confidentielle de reconnaître la route de Majunga à Tananarive et de préparer un plan de campagne pour une expédition possible .

Arrivé à Majunga le 8 Octobre, il se rendit par eau jusqu'à Maroway et de là, alla par terre à Tananarive où il parvint le 29 Octobre. Il en repartit le 12 Novembre pour Tamatave.

Le ler Février 1894 (4), on envoyait au Chef de Division l'ordre de faire explorer discrètement et le plus tôt possible la Baie de Bombetoke, et le cours de la Betsiboka jusqu'à Ambato . Cette reconnaissance fût effectuée par la canonnière le Sagittaire commandée par le Lieutenant de Vaisseau Simon (5).

La Dépêche du 31 août 1894 (6) prescrivit de pousser l'exploration jusqu'à Suberbieville en même temps qu'on étudierait le moyen de faire remonter jusqu'à ce point des canonnières qui devaient avoir approximativement 25 m. de longueur, 0 m.40 de tirant d'eau et 8 n. de vitesse .

Le ler Septembre 1894 (7) fut envoyé l'ordre de faire étudier en outre les travaux à effectuer à Majunga; appontement, ateliers, terrassements à entreprendre, montage des canonnières,etc...

Enfin, pour achever les reconnaissances entreprises, le lieutenant Aubé fit, par terre, en septembre et en Octobre 1894, des levés entre Majunga et Suberbieville (8)

Le lieutenant Colonel de Beylié, le Lieutenant de Vaisseau Simon, le Lieutenant Aubé furent, pendant l'expédition, affectés à l'Etat-Major du Général Duchesne.

---

(1) Arch.Marine.BB4.2004.Lettre du 6 Nov.1894 (complètée le 7 Nov) Ct Bienaimé à Marine
(2) Arch.Mar.BB4.2004.Lettre du 25 Janv.1895.Ct Bienaimé à Marine
(3) Arch.Mar.BB4.2003 Note au Ministre du 9 Nov.1895
(4) Arch.Mar.BB4.2002 D.M. du 1°Fév.1894 à Chef DonNle Océan Indien
(5) Arch.Mar.BB4.2004 Lettre du 2 Mars 1894. Ct Richard à Marine
(6) Arch.Mar.BB4.2003 D.M. du 31/8/94 à Chef DonNle Océan Indien
(7) Arch.Mar.BB4. D.M. 1° Sept 1894 à chef DonNle Océan Indien
(8) Arch.Mar.BB4.2003. Note au Ministre du 9 Novembre 1895

Nous ne donnerons, et encore très succintement , que des renseignements concernant la partie des études entreprises par la Marine, les seules qui nous intéressent ici .

1°)- Exploration de la Betsiboka. (1) La Betsiboka est un beau fleuve, dont la largeur jusqu'au confluent de l'Ikopa descend rarement au dessous de 300 m. et dépasse souvent 5 à 600. Mais il est encombré dans sa partie haute d'îles, d'îlôts, de bancs de sable, de rapides, d'écueils, de troncs d'arbres entrainés par les heutes eaux, qui y rendent la navigation difficile en tout temps, mais surtout pendant la saison sèche, et à peu près impossible pendant la nuit.

Le secteur du Delta est navigable en toute saison pour des bâtiments dont le tirant d'eau ne dépasse pas 2 m.80 .

Du sommet du Delta à Ambato.- c'est encore une partie facile de la rivière; la navigation est même très facile jusqu'à Madirovalo, à 24 klms d'Ambato, mais à partir de cet endroit, il faut bien veiller les troncs d'arbres immergés qui sont très dangereux pour la navigation. Le tirant d'eau maximum possible dans cette partie du fleuve est de 1 mètre en saison sèche (2).

C'est entre Ambato et Suberbieville que se présentent les difficultés réelles: les bancs de sable se multiplient et sont d'une extrême mobilité; les berges sablonneuses s'éboulent à chaque instant; les chenaux, très sinueux, se déplacent d'un jour à l'autre: de nombreux troncs d'arbres immergés constituent de véritables écueils très dangereux. Les bâtiments de 0 m.40 de tirant d'eau peuvent remonter jusqu'à Suberbieville, mais il leur faudrait un pilote pratiquant quotidiennement la région .

En résumé, la navigation sur la Betsiboka et l'Ikopa est une affaire de pure pratique. Elle peut se faire très facilement de Majunga à Madiro Velo, même de nuit avec un peu d'habitude. Au delà d'Ambato, elle devient très difficile .

2°)- Etudes concernant Majunga.- La Commission chargée des Etudes concernant Majunga présenta ses conclusions dans un rapport du 30 Octobre 1894 (3). Elle y prévoyait, en particulier, un appontement accostable à tout moment de la marée par les chalands et par les plus grosses embarcations du pays; Elle en fixait l'emplacement au point A (4) placé à l'endroit où le courant se faisait le moins sentir et lui donnait 50 m. de longueur, 5 m. de largeur, avec, à l'extrémité, une plateforme carrée de 10 m. de côté, munie d'une grue. Cet appontement arriverait ainsi aux fonds de 0 m.90 et la plage, disait le rapport, "est suffisamment

---

(1) Arch.Marine BB4.Lettre 28 Nov.1893.Ct Richard à Marine.Transmission d'un rapport de M.Suberbic

Arch.Marine BB4.Lettre 27 Déc.1894.Transmission du rapport de l'Aspirant Compagnon.

Arch.Mar.BB4. 2006 . Rapport du 22 juin 1895 du Gl Duquesne à Marine .

(2) 1 mètre, chiffre donné par le Ct Bienaimé. Le général Duchesne, dans sa lettre du 22 Juin, citée ci-dessus donne 0 m.60 à 0 m.70

(3) Arch.Mar.BB4.Lettre du 30 Oct.1894 Ct Bienaimé à Marine

(4) Voir croquis n°1

"accore pour qu'on ne soit pas conduit à donner à l'appontement "une longueur exagérée, même, si on désire le prolonger jusqu' "aux fonds de 4 ou 5 m. aux plus basses mers."
"....."

"Le fond est de sable dur dans les parties qui découvrent "et de vase argileuse dans celles qui ne découvrent pas. L'en- "foncement des pieux n'offrirait aucune difficulté et, d'autre "part, leur tenue parait devoir être suffisante ."

Un second appontement, de 144 m. de long et 2 m.50 de large et atteignant aux fonds de 0 m.50 pourrait être construit au point B pour le débarquement des troupes et du matériel léger

Enfin, s'occupant du matériel fluvial, cette Commission demandait que les chalands et remorqueurs destinés à faire le service entre Majunga et Maroway fussent construits de façon qu'ils n'eussent rien à craindre du clapotis qui règne souvent dans l' estuaire .

c) Matériel fluvial.-

Un matériel spécial était nécessaire pour les transports à faire par eau .

Depuis la fin de 1893 (1), le Ministre des Affaires Etrangères et le Résident Général à Tananarive, insistaient pour que des chaloupes à vapeur fussent mises en service sur la Betsiboka où nous avions droit de police. La Marine, qui ne possèdait pas de bâtiment de ce genre, n'avait pas non plus les crédits nécessaires pour en faire construire. Aussi, s'empressa-t-elle de prévenir les Affaires Etrangères qu'il faudrait compter 6 mois pour la construction et l'envoi de canonnières, qu'il faudrait sans doute plusieurs de ces canonnières pour assurer les transports en cas de conflit, et que chacune d'elles coûterait environ 200.000 frs. Si donc une expédition était à prévoir, il appartenait aux Affaires Etrangères de saisir le Gouvernement de cette question et de prévenir la Marine en temps utile pour qu'elle pût prendre ses dispositions .

Le Commandant de la Division Navale avait, à diverses reprises, examiné la question. Tout en désaprouvant en principe l'embarquement du personnel qur des canonnières fluviales (embarquement qu'il considèrait comme fatal à la discipline et à la santé des Equipages), il estimait, étant données les circonstances spéciales, qu'il était de son devoir d'appuyer les demandes faites par le Résident Général (2)

Le Ct Richard communiquait en même temps un rapport de M. Suberbie au sujet des caractéristiques à donner aux canonnières appelées à naviguer sur la Betsiboka; le 30 août 1894, il rendait compte qu'avec 10 remorqueurs et 20 chalands de 10 tonnes on

---

(1) Arch.Marine BB.4 2004 Lettre 28 Nov.93 (n°333) du Ct Richard à Marine. Transmet demande du Résident Général
Arch.Marine BB4.2002 Lettre 24 Déc.93.Marine à Affaires Etrang.
-----"----- BB4.2005 Lettre Mai 94.Aff.Etr.à Marine
-----"----- BB4.2002 Lettre 18 Mai 1894.répondant à la précédente. Marine à Aff.Etr.
(2) Arch.Marine. BB4.2004. Lettre 28 Nov.1893 déjà citée .

pourrait transporter chaque semaine 200 tonnes de matériel de Majunga à Suberbieville.

Le 30 Janvier 1895 (1) le Ct Bienaimé conseillait de ne prévoir jusqu'à la partir resserrée de l'estuaire, que des bâtiments de mer. "Nous aurons, disait-il, des difficultés grames en baie de "Bombetoke; mais si on établit une base au moins à Maroway, et peut-être à Ambato, elles seront fortement atténuées".

Se basant sur les renseignements ainsi reçus, la Marine décida en fin d'Octobre 1894 (2) de donner la composition suivante à la flottille fluviale :

4 grands remorqueurs (longueur 25 m.,largeur 4 m. tirant d'eau 0 m.70. Vitesse 8 noeuds)
8 petits remorqueurs (L-25 m., l-5 m.50, t-0 m.40, V-6 n.)
6 canots à vapeur (L-10 m.,t-0m.40
50 chalands (L-18 m. l-4 m. t-0m.40 avec 15 t. de chargement)
4 pontons d'accostage ayant chacun deux grues de 1500 kilogs

Le tirant d'eau imposé et la nécessité d'avoir une force de remorquage suffisante obligeaient à adopter le type des canonnières Opale et Onyx, qui avaient été employées au Dahomey, et qui n'étaient qu'une reproduction de celles que les Anglais avaient expédiées antérieurement sur le Zambèze et sur le lac Nyassa.

Les caractéristiques prévues pour les chalands furent modifiées par la suite et on adopta en définitive les suivantes : L - 25 m., l- 5 m.50 t - 0 m.40 avec 25 tonnes de chargement. On devait pouvoir, avec 32 clalands, transporter en un mois, de Majunga à Suberbieville, tout le personnel du corps expéditionnaire et constituer en outre un approvisionnement de 30 jours de vivres pour le personnel et les mulets. On décida cependant de commander 42 chalands pour en avoir une réserve .

Le sous-ingénieur Revol, qui avait déjà monté les canonnières du Dahomey, fût chargé d'étudier ce matériel et en fit les plans .

Les devis et soumissions arrivèrent au Ministère de la Marine vers le 15 Novembre. Celui-ci, bien que les crédits ne fussent pas encore votés, savait que le principe de l'expédition était fermement arrêté dans les intentions du Gouvernement et passa les 3 et 5 Décembre 1895 les marchés pour la construction des canonnières

Le 12 Novembre, le Gouvernement ayant décidé de donner au Ministère de la Guerre la Direction de l'expédition, la Marine remit à ce département tous les documents qu'elle avait préparés Le sous-Ingénieur Revol fut détaché en mission près de la Guerre le 17 Novembre .

Le programme établi pour le matériel fluvial fût adopté par la Guerre qui demanda à la Marine de passer toutes les commandes. Les marchés qui furent aussitôt conclus prévoyaient la livraison du matériel pour le 15 Mars 1895 .

---

(1) Arch.Marine BB4.2004.Lettre 30 Janv.1895 Ct Bienaimé à Marine
(2) ---------- BB4.2003 Rapport de M.l'Ingénieur Revol sur le matériel fluvial .

d) Blocus.-

Dans le courant de 1893 (1) le Gouvernement commença à s' inquiéter de la contrebande intensive d'armes et de munitions qui s'effectuait à Madagascar.

Le 7 août 1893, le Commandant Richard, à la suite d'une correspondance échangée avec M. Larrony, demanda quelle ligne de conduite il devait tenir à l'égard de la prohibition d'importation d'armes et de munitions: Il avait donné provisoirement au Hugon, stationnaire à Tamatave, l'ordre d'empêcher les débarquements, dans la mesure du possible .

En droit, nous ne pouvions décrèter le blocus, puisque nous n 'étions pas en guerre avec Madagascar. Mais à la Conférence Internationale qui s'était réunie à Bruxelles à la fin de 1889, dans le but de supprimer la traite des esclaves africains, la France avait pris l'engagement à la demande des délégués allemands, anglais etportugais, d'empêcher l'exportation, d'armes et de munitions de Madagascar et des Comores à destination des possessions de ces puissances sur la côte Occidentale d'Afrique. Le commandant Richard s'appuyait sur ces engagements pour affirmer qu'ils nous donnaient le droit, si nous voulions nous opposer à l'exportation, de surveiller et même d'empêcher l'importation (2)

Cette manière de voir fut approuvée par le Gouvernement, et à la demande du Résident Général, le Commandant Richard prescrivit au Commandant du Hugon :

1°.- d'intervenir sans retard pour empêcher la contrebande sans qu'il eût besoin d'une réquisition du Résident Général .

2°.- de mettre au besoin des hommes à terre, sans toutefois s'exposer à un échec, pour s'emparer d'armes ou de munitions débarquées avant l'arrivée du bâtiment .

La défense d'importation fut communiquée par les Affaires Etrangères à la presse anglaise et fut aussi notifiée à la presse française (3).

Rendant compte du commerce d'armes contrôlé, le Chef de Division signalait (4) que, du 1er Janvier à la fin d'octobre 1893, il était entré à Nossi-Bé: 179 caisses d'armes, 34937 barils de poudre; 9775 caisses de munitions. Et le commandant Richard ajoutait que, pour être efficace, la défense d'importation devait être eomplètée par la suspension (... de la liberté du commerce des armes et munitions à l'intérieur de l'île .

Quoi qu'il en soit,et malgré le renforcement de la division réclamé à diverses reprises par le Ct Richard et qui fut fait en fin de 1894, aucun bâtiment ne fût surpris, ni avant ni pendant la campagne, faisant de la contrebande. La surveillance était d'

---

(1) Arch.Mar.BB4.2004.Lettre 7 Août 1893 Ct Richard à Marine
---------- Lettre 25 août 1893 ------"----------
----------2005 Lettre 30 août 1893.Aff.Etr.à Marine
---------- Lettre 11 Nov.1893 -------"--------
(2) Arch.Mar.BB4.2004.Lettre 25 août 1893 déjà citée
(3) -------- BB4.2005 Lettre 23 Nov.1893 Aff.Etr.à Marine
(4) -------- BB4.2004 Lettre 28 Nov.1893 Ct Richard à Marine

ailleurs bien difficile, ainsi que l'indiquait le Chef de Division dans une lettre du 6 Novembre 1894 (1) où il rendait compte de la mission à Vatomandry du Hugon, qui était allé dans ce port surveiller le paquebot anglais Dunbar Castle, sur lequel on avait des soupçons .

"La malle anglaise, disait-il, n'a pas pu débarquer de fu-
"sils ni de munitions....Je crois donc que cette fois, nous a-
"vons réussi à empêcher quelque chose, mais je ne me fait pas
"à ce sujet de très fortes illusions: la malle anglaise mettra à
"Maurice sur des boutres les fusils qu'elle n'a pas pu débarquer
"et on cherchera à les faire passer entre les mailles fort lar-
"ges de notre surveillance".

-:- -:- -:-
-:- -:-
-:-

---

(1) Arch.Mar.B.B.4. 2004,Lettre 6 Nov.1894 Ct Bienaimé à Marine

CHAPITRE II

-:-:-:-:-:-:-:-:-

COMMANDEMENT

Nous avons vu que la Marine avait fait tous les préparatifs de l'expédition .

Le Gouvernement, ayant prévu que l'Infanterie de Marine ne pourrait fournir des troupes en nombre suffisant pour assurer à elles seules le succès de l'opèration projetée, décida de compléter le corps expéditionnaire par un prélèvement fait sur les contingents qui dépendaient du Ministère de la Guerre. Il confia le 12 Novembre 1894 à ce Département la Direction Générale des Opèrations ainsi qu'il avait déjà été fait, dans des circonstances analogues, pour l'expédition du Tonkin .

Le Ministre de la Guerre adressa le 16 Janvier 1895 (1) à la Marine une lettre dans laquelle se lisait: "Le Général Met-"zinger nommé au commandement de l'avantègarde du Corps expédi-"tionnaire, exercera, à son arrivée à Madagascar le commandement "des Forces de terre et de mer...Il partira de France le 29 Jan-"vier....."

La Marine avait accepté que la Direction Générale lui échappât, mais elle voulait conserver son autonomie au Chef de la Division Navale. Elle écrivit donc le 20 janvier 1895 au moment d'un changement de Cabinet (2): "Je ne partage pas votre manière de "voir au sujet du commandement des Forces de terre et de mer, par-"ticulièrement en ce qui concerne la Direction des opèrations ma-"ritimes. La répartition des pouvoirs militaires et maritimes doit "à mon avis, être soumise aux délibèrations du Cabinet en forma-"tion".

Mais la Guerre n'accepta pas cette suggestion et répondit le 21 janvier (3): "Il a été décidé dans un Conseil de Cabinet "ququel assistait votre prédécesseur, que le Général Metzinger "serait commandant des Armées de Terre et de mer.....Je ne sau-"rais admettre que cette question soit remise en discussion".

La Marine s'inclina; le 30 Janvier (4) elle accepta les propositions faites par la Guerre dans une lettre du 29 Janvier au sujet des attributions du Commandant en Chef et de ses rapports avec la Marine. Voici quelles étaient ces attributions (5):

1°.- Le Général Metzinger a droit de commandement et de réquisition sur les bâtiments de la Division Navale, dans tous les cas qui impliquent son concours aux opèrations militaires et autres de l'avant-garde du corps expéditionnaire, soit à Majunga, soit sur tout autre point du territoire malgache qu'il pourrait entrer dans les vues du Général Metzinger d'occuper .

2°.- Le Chef de la Division Navale reçoit de M. le Général Metzinger une délégation permanente pour diriger les opèrations de blocus partiel, de saisie de contrebande de guerre, de police

---

(1) Arch.Mar.BB4.2006 Lettre 16 Janv.1895 - Guerre à Marine
(2) Arch.Mar.BB4.2002 Lettre 20 Janv.1895 - Marine à Guerre
(Al.Besnard remplaçait M.Félix Faure)
(3) Arch.Mar.BB4.2006 Lettre 21 Janv.1895 - Guerre à Marine
(4) Arch.Mar.BB4.2006 Lettre 30 Janv.1895 - Marine à Guerre
(5) Arch.Mar.BB4.2005 Lettre 29 Janvier 1895 - Guerre à Marine.

dans les eaux territoriales, de surveillance dans la mer hauturière, et pour assurer la sécurité et le ravitaillement de Tamatave, Diego-Suarez et de tous autres points que le Général Metzinger jugerait nécessaire de faire occuper sans s'y rendre personnellement .

3°.- Le Chef de la Division Navale est autorisé à correspondre directement avec le Département de la Marine pour assurer son ravitaillement en matériel, vivres, personnel marin, et dans les éventualités d'accidents de mer qui exigeraient une prompte solution de la Métropole .

Pour tout le reste de la correspondance, il la fera passer par le Général Metzinger.

Dans tous les cas où le bien du service et l'éloignement le nécessiteraient, le Général Metzinger autorisera la correspondance directe du Commandant Bienaimé avec la métropole sous réserve de lui en envoyer copie .

Le Capitaine de Vaisseau Bienaimé, Chef de la Division Navale de l'Océan Indien, fut donc Commandant en Chef jusqu'à l'arrivée du Général Metzinger à Majunga le 28 Février 1895. Celui-ci prit alors le Commandement, qui passa au Général Duchesne, Commandant en Chef du Corps expéditionnaire, le 6 Mai 1895 .

-::- -::- -::-
-::- -::-
-::-

CHAPITRE III

-:-:-:-:-:-:-:-:-

OPERATIONS MILITAIRES DE LA DIVISION NAVALE

a) Situation à Madagascar au moment de la déclaration de guerre.-

Les provocations ne cessaient pas. Un attentat de la populace de Tananarive contre un soldat de l'escorte du Résident Général, attentat provoqué par le prince Rakotomena, neveu de la Reine, amena de nouvelles et énergiques réclamations de M.Larrouy. Comme toujours, le premier Ministre opposa aux demandes de satisfaction une fin de non-recevoir .

Le Gouvernement français décida alors d'envoyer en mission à Tananarive un plénipotentiaire spécial, chargé d'un ultimatum. M. Larrouy fut rappelé en France, ce que les Hovas considèrèrent comme un succès pour eux (1), et M. Le Myre de Vilers, qui avait été le premier Résident Général français dans l'île après le traité de 1885, partit pourMadagascar. Il arriva le 17 Octobre à Tananarive et remit le 18 son ultimatum au premier Ministre en lui donnant huit jours pour y répondre .

Nos conditions ayant été repoussées, tous les français évacuèrent Tananarive: Mr le Myre de Vilers et quelques colons gagnèrent Tamatave où ils parvinrent le 6 Novembre: le Chargé d'affaire, l'Escorte de la Résidence Générale et le reste des Français, se dirigèrent vers Majunga; ils y arrivèrent le 21 Novembre après avoir surmonté d'assez grandes difficultés, dues à l'attitude hostile des populations Hovas qui leur refusaient toute aide tant comme main d'oeuvre que comme nourriture. Cette colonne rencontra, aux environs d'Ambato, le Boeni et les embarcations de la Rance qui la ramenèrent à Majunga .

La nouvelle de la rupture avec Tananarive arriva à Paris le 29 Octobre .

b) Forces maritimes.-

Nous n'avions pas à prévoir de combat sur mer. Les Hovas possèdaient un seul bâtiment, l'Ambohimanga, construit à Bordeaux en 1889, qui était autrefois armé d'un canon Canet de 10 c/m et de deux canons-révolvers. Cette artillerie avait été débarquée et au moment de la guerre le canon de 10 c/m faisait partie de l'armement du fort de Manjakandrianombana situé dans la position appelée "Lignes de Farafate" près de Tamatave (2). Après le débarquement de ses canons, l'Ambohimanga avait navigué pendant quelques années comme caboteur au voisinage de Madagascar pour le compte du 1er Ministre qui en était devenu propriétaire. Ce navire avait été mis sous séquestre à Diego le 26 Avril 1894 à la demande des créanciers de Rainilaiarivony . Sans artillerie, dans l'impossibilité d'appareiller de Diego-Suarez à cause de coups de feu à ses chaudières, monté seulement par un indigène qui était gardien du séquestre, l'Ambohimanga fut saisi sans aucune difficulté par une baleinière de la Marine armée en guerre dès que la

---

(1) Arch.Mar.BB4.2004 Lettre du 29 Sept.1894.Ct Bienaimé à Marine
(2) Voir croquis n°2 .

uvelle de la
rupture des relations fût arrivé à Diego le 16 Décembre 1894.

La Division Navale de l'Océan Indien comprenait en 1894:

le Primauguet,	croiseur de 3° classe, Chef de Division
le Hugon	croiseur de 3° classe
la Rance	aviso-transport
le Papin	aviso
le Sagittaire	canonnière

Enfin le vieux navire Corrèze, servant de ponton-stationnaire à Diego Suarez, et la canonnière l'Etoile, stationnaire d'Obock étaient aussi rattachés à la Division .

Au début de 1894 la Rance avait remplacé l'Eure et le Lynx arma à Cherbourg, dans le courant de mai de la même année pour remplacer le Sagittaire .

Avant la période d'hostilité, la Rance était exclusivement affectée à l'hydrographie, le Papin à la surveillance de Zanzibar Les moyens restant à la disposition du Chef de Division étaient bien précaires pour assurer tous ses besoins. Le principal de ceux-ci, en dehors du blocus, était la transmission des télégrammes. Madagascar n'avait en effet aucune communication par câble avec les côtes ou îles avoisinantes. Chaque fois que le Résident Général ou le Chef de Division voulait communiquer télégraphiquement avec Paris, il fallait envoyer un bâtiment de Tamatave à Maurice ou de Majunga à Mozambique. Ce bâtiment avait la consigne, en prévision du cas où le Gouvernement aurait en,lui aussi une communication à transmettre à Madagascar, de ne quitter Maurice ou Mozambique qu'après en avoir reçu l'autorisation de Paris .

Pour éviter en partie de pareilles difficultés le projet de dépenses pour l'expédition avait prévu l'installation d'un câble entre Majunga et Mozambique. Ce câble fût installé par le François Arago et entra en service le 1er Avril 1895 .

Les bâtiments suivants: Dupetit-Thouars, Dumont d'Urville (qui devait remplacer le Hugon), Romanche, Gabès, Météore prirent armement le 1er Octobre et quittèrent la France dans la deuxième quinzaine de ce mois pour renforcer la Division .

c) Opérations militaires.-

1°.- Occupation de Tamatave.- (1)

Le Chef de la Division Navale avait reçu l'ordre de préparer d'accord avec le Plénipotentiaire, l'occupation de Tamatave et de se tenir prêt à mettre son plan à exécution dès que les Français partis de Tananarive dans la Direction de Majunga seraient rendus à destination .

Un détachement de 570 hommes, venus de la Réunion par le paquebot Pei-Ho, et composé d'infanterie, d'artillerie et de gendarmerie, fut rassemblé, prêt à l'attaque, sur rade de Tamatave le 5 Décembre .

Le Papin, qui était allé à Maurice prendre des ordres, revint dans la nuit du 11 au 12; il mouilla tous feux masqués pour ne pas attirer l'attention et remit au Chef de Division et à M. le Myre

---

(1) Arch.Mar.BB4.2004.Lettre du 27 Déc.1894.Ct Bienaimé à Marine

de Vilers des télégrammes ordonnant l'action immédiate .

Le Commandant Bienaimé investi par ces télégrammes des pleins pouvoirs civils et militaires, envoya au Gouverneut Hova le 12 Décembre à 6 h.1/2 une sommation d'évacuer le fort dans 1 heure .

Les soldats Hovas quittèrent le batterie A où ils étaient rassemblés. Les troupes françaises furent mises à terre par les embarcations de la Division Navale, par un temps superbe. Le Primanguet, le Papin, le Hugon et le Dupetit-Thouars se tenaient prêts à appuyer l'opèration de leurs feux .

Un seul incident se produisit: au moment où la première colonne arrivait près de la batterie A, le Commandant du Dupetit-Thouars aperçut un fort parti Hova sortant des broussailles avoisinantes où il s'était dissimulé jusque là et dessinant un mouvement offensif vers nos troupes. Le Chef de Division fit tirer par le Dupetit-Thouars 3 obus de 14 et une dizaine de coups de canon-révolver qui tuèrent deux officiers Hovas et en blessèrent un 3ème. Le reste de la troupe s'enfuit .

Le Pavillon français fut solennellement arboré sur la batterie à 10 heures et salué de 21 coups de canon par le Primanguet .

On organisa ensuite deux lignes de défense pour mettre la ville en état de résister avec sa petite garnison aux attaques de l'ennemi. La portée de l'artillerie Hova était trop faible pour que les obus, même ceux lancés par le fort le plus rapproché, celui de Manjakandriana, pussent arriver jusqu'à la ville . Tous ceux qui furent tirés tombèrent à quelque distance de nos lignes .

Cette opèration terminée, le Chef de Division se rendit à Diego-Suarez et à Majunga laissant au commandant du Papin une délégation de ses pleins pouvoirs .

2°.- Occupation de Majunga.-

Malgré l'insistance qu'avait mise le Chef de Division (1) à demander l'occupation rapide de Majunga afin qu'on pût y procéder immédiatement à tous les préparatifs nécessaires, le gouvernement lui télégraphia le 8 Décembre 1894 que cette opèration ne présentait aucune urgence, qu'en tout cas, il ne fallait risquer aucune opèration à terre sans avoir la certitude de réussir et de pouvoir se maintenir .

Les Hovas attendaient de jour en jour qu'on les sommât d'évacuer Majunga. En attendant ces sommations, ils continuaient à molester nos colons, à percevoir les droits de douane et le Gouverneur Hova avait donné ordre aux Malgaches de ne plus payer leurs dettes aux Français. Les établissements de l'intérieur avaient été pillés, notamment à Maroway .

Le Commandant du Hugon, Chef de rade en l'absence du Chef de Division, estimant qu'une telle situation ne pouvait se prolonger, envoya au Gouverneur le 14 Janvier, la sommation d'évacuer Majunga. Aucune réponse n'étant parvenue à 11 heures, le Hugon, le

---

(1) Arch.Mar.BB4.2004.Lettre du 6 Nov.1894. Ct Bienaimé à Marine

Dupetit-Thouars, le Météore et le Lynx ouvrirent le feu sur le Rova (fort). Les Hovas s'enfuirent aussitôt .

Le lendemain arriva sur rade de Majunga le Primauguet qui fit mettre à terre la Compagnie de débarquement des bâtiments présents (Primauguet, Hugon, Météore, Lynx) pour occuper le Rova. Le 16, la Rance et la Romanche amenèrent et débarquerent des troupes que l'on avait fait venir de Diego-Suarez; la ville fut occupée par elles et mise en état de siège, sous le commandement du Lieutenant Colonel Belin, de l'Infanterie de Marine (1) .

3°.- Occupation d'Ambodimadiro.-

Cette occupation fût décidée dans l'intention d'amener les chefs Sakalaves du voisinage à faire tous leurs efforts pour nous procurer de la main d'oeuvre indigène. 50 hommes furent débarqués le 12 Février, après que le Gabès eut tiré quelques coups de canon qui mi rent en fuite les Hovas, et notre petite troupe s'installa dans le village. Un renfort de 50 hommes fut amené quelques jours plus tard et un bâtiment fût détaché presque constamment dans le voisinage pendant la durée de la campagne (2)

4°.- Occupation de Nossi-Bé.-

La petite île de Nossi-Bé, située au Sud de Tulléar, comptait quelques colons français que les Hovas voulurent expulser. Le Commandant du Météore en ayant été informé, mit à terre, le 14 Février 1896 sa compagnie de débarquement, et fit prisonniers tous les Hovas de l'île. Nos colons y furent absolument tranquilles par la suite .

5.- Aide apportée aux opèrations de l'armée Sud la Betsiboka et l'Ikopa.-

Le Général Metzinger, arrivé le 28 Février 1895 avec l'avant garde du corps expéditionnaire, jugea utile d'élargir la position qu'il occupait à Majunga .

Vers le 15 Mars, le Gabès aidé par le Boeni avait remonté la Betsiboka jusqu'au sommet du delta. Il avait rapidement éteint le feu du fort de Mahabo (3) au moyen de son artillerie les 18 et 19 Mars et signala que le point désigné sous le nom d'Ankaboka lui paraissait très favorable à l'établissement de magasins. Le Général Metzinger décida d'occuper ce point avec le concours de la Division Navale et le 25 Mars un convoi de vapeurs et d'embarcations sous les ordres du Lieutenant de Vaisseau Tiercelin, remonta la rivière, le Boeni en tête et transporta 300 hommes jusqu'à Ankaboka. Le débarquement se fit sans difficulté. Le 27 Mars, ces troupes appuyées par le Boéni qui prit le fort à revers, s'emparèrent de Mahabo, sans que la garnison songeât à résister (4).

Le Général Metzinger voulut ensuite s'emparer de Maroway. Il offrit au Commandant Bienaimé de préparer et de diriger, avec les

---

(1) Arch.Mar.BB4.2004 Lettre 25 Janv.1895 . Ct Bienaimé à Marine
(2) Arch.Mar.BB4.2004 Lettre 27 Févr.1894 . Ct Bienaimé à Marine
(3) Arch.Mar.BB4.2004 Lettre du 29 Mars 1895.Ct Bienaimé à Marine
(4) Arch/Mar.BB4.2004 Lettre du 29 Mars 1895 Ct Bienaimé à Marine

moyens de la Division (embarcations et compagnies de débarquement) renforcés par un peloton d'infanterie de marine et un de tirailleurs algériens, la partie de l'attaque qui devait venir de la rivière .

Une première tentative, prévue pour le début d'avril, fut abandonnée, le Général ayant estimé qu'il fallait attendre un temps plus favorable et des renforts .

Le 28 Avril, l'opération fût reprise (1). Le Général Metzinger se rendit à cette date à Mevaranana pour se mettre à la tête des troupes qui étaient réunies sur ce point. De son côté, la Division se prépara à apporter son concours; le 1er mai, les tirailleurs et le corps dedébarquement réunis sur les bâtiments à la pointe Amboanibo, prirent place à 14 heures dans 4 groupes d'embarcations et arrivèrent à Mevaranana à 17h.30. Le corps de débarquement bivouaqua à cet endroit et les tirailleurs, avec le Chef de Division, remontèrent jusqu'à l'embouchure de la rivière de Maroway où ils arrivèrent à 21 heures. Débarqués, ils ne réussirent pas à trouver un sentier et ils revinrent à minuit à bord du Boeni et dans les embarcations où ils passèrent le reste de la nuit .

Le 2 Mai à 6 h., la Cie de tirailleurs accompagnée par le Chef de Division, fût de nouveau mise à terre et, quand elle eût commencé son action le Commandant Bienaimé revint au confluent de la rivière de Maroway et de la Betsiboka, où il trouva les embarcations portant le corps de débarquement .

A deux reprises, les embarcations essuyèrent une volée de mitraille, lancée par un canon dissimulé sur la rive et quelques coups de fusils. Personne ne fût atteint .

Quelques instants après, une batterie ennemie ayant ouvert le feu, fût réduite au silence par les canons de 65 m/m de la Rance et du Primanguet .

Vers 10 heures, on s'aperçut que le pavillon de la Reine qui flottait sur le rova de Maroway avait été amené. Le Chef de Division fit alors presser la marche, et il entra le premier à Maroway où il fit arborer à 11 h.15 dans la cour centrale du Rova les couleurs françaises, qui furent aussitôt saluées par le Gabès.

6°.- Attaque des lignes de Farafate.-

Les Hovas, après qu'ils eurent évacué Tamatave, s'étaient retranchés sur des positions naturellement très fortes, situées à quelque distance à l'ouest de la ville, et appelées "lignes de Farafate" . Nos troupes s'étaient organisées défensivement à Tamatave.

A la fin de la campagne, le Général Duchêne craignant de trouver Tananarive évacuée par le Gouvernement Hova et voulant, dans ce cas, dégager rapidement la route de Tananarive à Tamatave, fît parvenir le 20 Septembre 1895 à Majunga à l'Amiral Bienaimé (2)

---

(1) Arch. Mar. BB4.2004. Annexe à lettre du 13/5/95 Ct. Bienaimé à Marine .

(2) Le Capitaine de Vaisseau Bienaimé avait été nommé Contre-Amiral et en avait été informé par télégramme du 8 Juin .

l'ordre d'entreprendre du 1er au 5 Octobre, époque à laquelle le Général pensait arriver à Tananarive, une action offensive inopinée ayant pour but de débloquer Tamatave. Il confiait à l'Amiral la direction de cette opèration pour laquelle il le laissait libre de prendre toutes les troupes qu'il croirait pouvoir prélever sur les garnisons de Tamatave et de Majunga .

Le 4 Octobre, les forces étaient prêtes .

L'Amiral réunit le Conseil de défense pour étudier les moyens de rompre la ligne d'investissement et décida d'attaquer par le Nord . Cette attaque fût menée par le Colonel Belin, Commandant des troupes, auxquelles on adjoignit une équipe de marins de la Division Navale comme équipage de pont .

Le village de Vohidotra fût pris le 6 Octobre à 4h.30: les lignes de Farafate étaient tournées par le Nord (1)

Le 9, la Rance apportait à l'Amiral la nouvelle officieuse mais certaine, de la reddition de Tananarive et de la signature du traité. Cette nouvelle fût transmise par un parlementaire au Gouverneur Hova qui signa la capitulation .

Pendant toute cette campagne, de nombreux journaux n'ont cessé de lancer des critiques plus ou moins justifiées; nombreuses furent celles qui signalaient des dissessions profondes entre les chefs militaires et maritimes .

Nous ne saurions mieux montrer la fausseté de ces insinuations qu'en signalant le seul malentendu qui se soit produit .

Le 9 Décembre 1895, l'Amiral Bienaimé envoya au Ministre une copie de la correspondance qu'il venait d'échanger avec le Général Duchène (2). Celui-ci, dans une lettre personnelle (mais dont il transmettait une copie au Ministre de la Guerre) écrivait le 29 Novembre : "... J'ai éprouvé une assez vive surprise à la lec-"ture des premiers paragraphes de cette note (3) qui sont ainsi "conçus: le Général Duchesne est entré à Tananarive après une ac-"tion assez vive..... Cette nouvelle n'a été connue que le 11 "Octobre à Tamatave, au moment où se rendaient sans conditions "les lignes de Farafate dont le Nord avait été brillamment occupé.

"Les faits ainsi présentés me semblent de nature à créer une "légende qui tendrait à faire de l'enlèvement du village de Vohi-"dotra le point capital de la dernière période de la campagne...

"Je tenais à rétablir les faits, au double point de vue de "l'intérêt du corps expéditionnaire et de la vérité historique".

L'Amiral Bienaimé répondit au Général en Chef que cette lettre se référait à une note rédigée à la hâte pour ses commandants dont ils n'avaient à donner copie ni même lecture à qui que ce soit;..... il s'était servi du qualificatif "assez vive" pour l'action qui avait précédé la prise de Tananarive, mais sans avoir aucunement l'idée de la mettre en parallèle avec l'action de Vohidotra....."C'est pour cela; continue-t-il, que j'ai été douloureusement impressionné par votre lettre du 22 Novembre .....

---

(1) Arch.Mar.BB4.2004.Lettre du 7 Oct.1895. Al Bienaimé à Marine
(2) Arch.Mar.BB4.2004 Lettre du 9 Nov.1895.Al.Bienaimé à Marine
En annexe copie de la lettre du Gl Duchesne
(3) Cette note n'existe pas aux archives.Les extraits suivants indiquent suffisamment les passages incriminés .

"Je comprends que les clameurs ininterrompues d'une presse "malsaine aient pu faire croire au corps expéditionnaire que la "Marine est la source de toutes ses misères..... mais vous, mon "Général, vous savez ce que nous avons fait et préparé...."

On voit que l'incident n'est pas grave et que les dissentiments des chefs n'existaient que dans l'esprit de leurs inventeurs .

7°.- Opèrations qui suivirent la signature du traité.-

Le traité qui établissait d'une façon définitive notre protectorat sur l'île, n'assura pas immédiatement la pacification de Madagascar. De nombreux soulèvements se produisirent, dirigés généralement contre les Hovas qui étaient considérés par les autres peuplades comme des oppresseurs .

La Division Navale se borna, dans les opèrations de répression, à assurer le transport des troupes destinées à calmer ces agitations .

On sait que le traité conclu le 1er Octobre 1895 fut transformé le 6 août 1896 par une loi qui déclarait Madagascar colonie française . Le brigandage continua pendant quelque temps et ne cessa réellement que lorsque le Général Galliéni eut fait abolir la royauté (28 Février 1897).

-::- -::- -::-
-::- -::-
-::-

CHAPITRE IV.

-:-:-:-:-:-:-:-:-

ACTION DE LA MARINE EN DEHORS DES OPERATIONS MILITAIRES.

Nous avons vu que les Hovas n'avaient pas de marine. Nous savions donc, dès le début, que les opèrations militaires de la Division Navale n'auraient pas beaucoup d'importance. Par contre l'action de la Marine devait se faire sentir efficacement dans les questions relatives aux transports, au débarquement et au montage du matériel .

Nous allons maintenant examiner cette partie de son rôle, la plus importante, mais aussi la plus ingrate .

Les crédits de 65 millions accordés par la loi du 7 Décembre 1895 étaient répartis entre les deux Départements de la Guerre et de la Marine (1) . Les chapitres qui nous intéressent sont :

Guerre	(.....	
	(Chap.5. Transports par terre et rivière...	8.000.000
	(.....	
	Total..	43.500.000
Marine	(Chap.10..Cable de Mozambique à Majunga...	3.000.000
	(Chap.11. Renforcement de l'escadre en 1894	700.000
	(Chap.12. Transports maritimes.....	11.700.000
	(Chap.13. Commandement à Majunga et occupation de Tamatave.....	2.600.000
	(Chap.14. Renforcement de la Division Navale en 1895.....	3.500.000
	Total pour la Marine...	21.500.000

Nous entreprendrons d'abord l'examen de ce qui fût fait en France, puis nous passerons à l'étude du rôle de la Marine à Madagascar .

a) En France. Affrètements, transports.-

1°.- Matériel fluvial.- Nous avons abandonné l'étude de la période préparatoire (P.12) au moment où la Marine venait de mettre à la disposition du Département de la guerre le sous-ingénieur Revol ainsi que tous les plans du matériel fluvial et tous les dossiers qui contenaient les études faites au sujet de l'expédition .

A la demande de la Guerre, la Marine passa les commandes du matériel fluvial qui, d'après les marchés, était livrable le 15 Mars .

La Guerre, qui avait dans ses attributions les transports par terre et par rivière, devait assurer l'arrivée à destination des canonnières, chalands, etc...N'ayant trouvé ni dans les transports de la Marine de Guerre, ni dans les navires de com-

---

(1) Journal Officiel du 8 Décembre 1895 .

merce français aucun bâtiment dont les panneaux et les cales fussent assez grands,pour embarquer les tranches des canonnières,ce département s'adressa à la Compagnie anglaise Tatham,Bromage et Cie qui avait déjà effectué de pareils transports pour divers Gouvernements. (1). Trois vapeurs de cette compagnie (Brinckburn, Riverdale, Collingham) furent affrètés et transportèrent à Majunga tout le matériel des canonnières, chalands, pontons et canots à vapeur, plus un appareil distillatoire et sa chaudière, ainsi qu'un certain nombre de voitures Lefebvre. Le Brinckburn devait arriver à Majunga le 18 Avril et les deux autres suivre à dix jours d'intervalle .

Le Brinckburn prit une partie de sonnchargement au Hâvre qu' il quitta le 3 mars, l'autre à la Seyne d'où il partit le 27. Le Riverdale et le Collingham quittèrent respectivement Marseille et Toulon le v2 et le 13 Avril .

Un incident survint: le Brinckburn fut abordé en vue de Messine le 29 Mars 1895 par un vapeur anglais et dût se faire réparer à Malte d'où il ne repartit que le 12 Avril .

Les dates d'arrivée de ces trois vapeurs à Majunga furent: Riverdale, 27 Avril, Brinckburn 2 mai, Collingham 7 Mai .

Le 7 janvier 1895, la Guerre fit connaitre à la Marine les noms qu'elle avait attribués aux cannonnières (2).

2°.- Affrètements.- La Marine dût insister à diverses reprises (3) apprès de la Guerre pour recevoir le 7 Février 1895 un état indiquant approximativement les quantités en poids et en volume du matériel à embarquer, les effectifs du personnel,le nombre des animaux à transporter, ainsi que les ports où devaient se faire les embarquements .

On adjoignit, pour la préparation de la campagne de Madagascar, un représentant du Département de la Guerre (4) à la Commission des Affrètements instituée par arrêté ministériel du 18 Décembre 1883; ce représentant avait voix délibérative. La Commission était chargée d'examiner les propositions faites par les compagnies de navigation à la suite de l'appel qui fût lançé;elle avait tous pouvoirs pour statuer sur la valeur des navires, sur les prix demandés, arrêter les bases du cahier des charges. Elle désignait les bâtiments qui paraissaient susceptibles d'effectuer le service demandé et acceptait les chartes-parties qui étaient ensuite soumises au Ministre (5) .

Dans les ports, une commission spéciale, à laquelle étaient adjoints avec voix délibérative, un médecin de l'armée et un vétérinaire militaire, visitait les bâtiments, s'assurait de la qualité des vivres, médicaments, désinfectants, des moyens de faire de l'eau douce, etc...

---

(1) En particulier le transport de l'Opale et l'Onyx au Dahomey en 1892 .

(2) Les 4 grandes: Brave,Infernale,Invincible,Vigilante
les 8 autres:Mutine,Eclatante,Impétueuse,Légère,Précieuse,Poursuivante, Rusée, Zèlée.

(3) Arch.Mar.BB4.2002.Lettre du 28/12/94 et 16/1/95 Mar.à Guerre

(4) Arch.Mar.BB4.2002.Lettre du 16/2/94 Marine à Guerre

(5) Arch.Mar.BB4.2003 Note au Ministre sur les affrètements du 6 Novembre 1895 .

Enfin à Marseille existait une Commission des embarquements placée sous la Direction du Chef d'Etat-Major du 15° Corps et qui comprenait comme représentants de la Marine un sous-commissaire et le Capitaine de Port. Cette commission s'occupait de l'embarquement du personnel et du matériel et de l'arrimage de celui-ci(1)

24 navires furent affrêtés dès le début; 8 autres le furent par la suite pour transporter surtout des conducteurs kabyles recrutés en Algérie. Un de ces affrètés, la Notre Dame du Salut, resta à la disposition de la Division Navale jusqu'au 29 Juin, date où elle quitta Majunga avec 334 malades .

3°.- Transports-Hopitaux.- Il avait été décidé que l'on mouillerait en rade de Majunga un bâtiment hopital qui servirait d'annexe aux hopitaux à terre et transporterait les convalescents à Nossi-Comba, où devait être installé un Sanatorium. Le Shamrock fût désigné et quitta Toulon le 25 Janvier pour Philippeville puis Majunga .

La traversée de France en Algérie fut mouvementée. Un hublot ayant été défoncé, l'eau pénétra à bord en grande quantité; les crépines des pompes étaient toutes bouchées de telle sorte que l'eau éteignit les feux des chaudières et que tous, officiers et hommes durent faire la chaine avec des seaux. Le Shamrock put cependant mouiller devant le port de Collo où il répara ses avaries (2).

La fin du voyage s'effectua sans incident; en fin de juillet il fût remplacé parle Vinh-Long; l'Annamite fût désigné comme 2° bâtiment hopital, à la demande du Chef de la Division Navale et quitta Toulon le 25 Octobre 1895 .

4°.- Appontement de Majunga.- C'est une des questions qui a fait couler le plus d'encre et provoqué les récriminations les plus amères contre la Marine et son manque de prévoyance .

Nous avons vu -(pages 6 et 7) que les études faites au sujet des possibilités de débarquement à Majunga avaient conclu à la construction d'un appontement de 60 m. de longueur, ayant à l'extrèmité 0 m.90 d'eau aux plus basses mers. Il n'avait jamais été question de faire un appontement où pussent accoster des navires de 6 m. de tirant d'eau .

"Si la Commission s'était arrêtée à cette longueur, c'est "que, à quelque distance qu'on l'eût prolongé, l'appontement n' "eût atteint que des fonds de 4 m., insuffisants ppour les affrètés .

"En tout autre point présentant des fonds assez grands,les "bâtiments eussent été exposés à des courants de 3 ou 4 noeuds "en travers, et à un clapotis violent" (3)

---

(1) Gl.Duchesne.Rapport d'ensemble sur la campagne de Madagascar, fait le 25 Avril 1896.Page 48, Librairie Lavanzelle,Paris 1896
(2) Arch.Marine BB4 2003.Officiers. Rapport du 28 Février 1895 Ct Shamrock à Ct Division Navale Océan Indien .
(3) Arch.Marine BB4.2004.Lettre du 29 aout 1895 de l'Amiral Bienaimé au sujet d'un article paru dans le journal "La Justice".

La Guerre n'avait pour établir son marché que les renseignements du rapport cité pages 6 et 7, et qui lui avait été communiqué par la Marine .

Cependant, elle traita avec la maison Daydé et Pillé pour l'établissement d'un Wharf qui devait pouvoir atteindre une longueur maximum de 160 mètres .

Le matériel de l'appontement fut embarqué partie sur le "Shamrock", partie sur la "Notre Dame du Salut", qui arriva à Majunga le 7 Mars. L'arrimage avait été fait de telle façon que des pièces essentielles avaient été placées à fond de cale et ne purent être débarquées que le 23 mars .

Dans son rapport d'ensemble sur la Campagne de Madagascar, fait le 25 Avril 1896 (1), le Général Duchesne s'exprime ainsi au sujet de cette appontement: "Des études faites résultait la certi"tude de pouvoir lui donner une longueur suffisante, 80 mètres environ, pour qu'il atteignit les fonds de 4 m. aux plus basses mers. "Elles permettaient même d'espèrer que le wharf pût être suffisam"ment prolongé pour que les grands bâtiments pussent y accoster".

Parlant de la même question, M. Cavaignac, Ministre de la Guerre, répondant à de violentes critiques adressées au Gouvernement au sujet de l'organisation de la campagne de Madagascar, disait à la tribune de la Chambre le 27 Novembre 1895 (2): "...Les "officiers chargés de la reconnaissance avaient conclu nettement "à l'installation d'un wharf de 80 m., en terminant aux fonds de "90 c/m. Ils indiquaient assez légèrement qu'on pourrait peut-"être en prolongeant le wharf de 160 m., atteindre les fonds de "5 m.....

La construction de l'appontement, commencée le 28 Mars, dût être arrêtée quelques jours après, par suite de la présence sous une couche assez mince, de sable et d'argile, d'un fond de corail que l'on n'avait pas les moyens de percer, et on fût obligé de limiter la longueur de l'appontement à 70 m.

Mais cette question n'a pas une grosse importance. La cause des retards est avant tout l'arrivée tardive des affrètés, et le débarquement du matériel a toujours été en avance sur le montage de la flottille; eût-on accosté les bâtiments à un appontement et obtenu, ce qui est douteux, un déchargement plus rapide, que le montage n'aurait pû aller plus vite. En tout cas, la reconnaissance faite à Majunga, en pays hostile, avait été entreprise avec des moyens qui ne permettaient aucunement de se rendre compte de la nature du sous-sol et la Marine n'avait jamais eu la prétention de donner autre chose que des indications sur la profondeur de l'eau, et non sur l'épaisseur de la couche de terre utilisable pour enfoncer des pieux. Il ne fallait pas demander davantage à la note qu'elle avait fournie .

---

(1) Rapport déjà cité page 23 .
(2) Journal Officiel du 28 Novembre 1895. Débats parlementaires.

b) à Madagascar.-

1°.- Câble de Majunga à Mozambique.- Un marché fût passé le 17 Décembre 1894 par la Marine pour l'installation du câble qui devait relier Majunga à Mozambique. Le Gouvernement Portugais ayant accordé le 6 Décembre l'autorisation, demandée par les Affaires Etrangères, de faire atterrir le câble sur le territoire de sa colonie (1), le "François Arago" fût envoyé à Majunga pour effectuer la pose de ce câble. Il y arriva le 23 Mars et les communications télégraphiques purent commencer à fonctionner le 1er Avril, date fixée par le contrat .

2°.- Recrutement des coolies.- Une des causes des difficultés qui se produisirent à Madagascar, tant pour le déchargement des bâtiments que pour la construction des routes, fût l'absence de travailleurs et de porteurs indigènes .

La question avait cependant été étudiée de bonne heure. Les Affaires Etrangères en Mai 1893 (2) signalaient qu'il ne fallait pas compter trouver plus d'un millier de porteurs à Madagascar .

En Septembre 1894, le Commandant Bienaimé était invité à rechercher quelles ressources pouvait offrir l'île en coolies .

Le Chef de Division signala à diverses reprises (3) que le recrutement de ce personnel offrirait certaines difficultés qu'on serait peut-être amené à occuper certains points de la côte pour donner confiance aux chefs sakalaves, ennemis des Hovas, et les encourager à nous donner l'aide de leurs sujets. C'est ainsi que fût décidée l'occupation d'Ambodimadiro .

En définitive, on ne pût recruter à Madagascar que 400 coolies ce fût là la seule main d'oeuvre qui pût venir en aide à la Marine et à l'armée au moment de l'arrivée de l'avant-garde du corps expéditionnaire .

Une autre partie des porteurs fût recrutée à Obock et sur la côte occidentale d'Afrique par différentes missions qui, de janvier à juin 1895, en réunirent 1400 .

On avait également fait appel à la Cochinchine; mais une épidémie de choléra empêcha l'envoi de 2000 coolies qui devaient s'embarquer dans les premiers jours de mai 1895 .

C'est en Algérie que, finalement, on réussit à engager le plus grand nombre d'auxiliaires; 5500 kabyles prirent successivement la route de Madagascar et furent d'un grand secours tant comme porteurs que comme conducteurs des animaux de trait et de bât.

3°.- Arrivée des Affrètés à Majunga; leur déchargement.-

Quand commencèrent à arriver les affrètés avec les troupes et les coolies de l'avant-garde du corps expéditionnaire, aucun moyen de déchargement n'était parvenu à Majunga .

Mais le Chef de Division, sachant que les canonnières et chalands ne pourraient arriver à Madagascar que vers le milieu d'avril

(1) Arch.Mar.BB4.2005.Lettre du 6 Déc.1894.Aff.Etr.à Marine
(2) ---------- Lettre du 23 Mai 1893------"---------
(3) ----------.2004.Lettre du 26 Oct.1894 Ct Bienaimé à Marine
-"- du 5 Févr.1895 ---------"----------

avait pris immédiatement l'initiative de réquisitionner le Boeni petit vapeur, appartenant à M. Suberbie, qui faisait le service entre Majunga et Suberbieville, le Sigurd, vapeur appartenant à la "Graineterie française" de Diego-Suarez, et 4 chalands (2 de 50 tonnes et 2 de 25 tonnes) de la même compagnie. En outre, il fit venir de Diego-Suarez, à la remorque, l'Ambohimanga, qui devait servir de chaland en attendant l'arrivée des tubes demandés en France en octobre 1894 pour le retubage de sa chaudière.

C'est avec ce matériel de fortune et quelques boutres réquisitionnés, que fut faite la plus grande partie des opérations de déchargement des affrétés. Nous n'entrerons pas dans le détail de ces opèrations, et nous en donnerons seulement les grandes lignes, en insistant sur les difficultés auxquelles elles donnèrent lieu .

Citons le Commandant Bienaimé (1): "Etant donnés les efforts "et les résultats obtenus jusqu'ici, je savais que nous nous en "tirerions, mais j'avoue que, j'éprouvais un certain regret de "nous voir imposer un semblable tour de force par le seul fait "qu'on m'envoyait ce matériel avant d'avoir expédié les moyens de "le manipuler....."

Le 20 Février, ayant pris l'avis du Ministre de la Guerre, la Marine nommait le Capitaine de Vaisseau Marquer au Commandement de la Marine à Majunga et de la flottille de Madagascar (2). Il était placé directement sous les ordres du Général Commandant en Chef et devait recevoir des ordres de lui tant que la base serait à Majunga. Quand la base serait établie à Maroway, le Général Duchesne pourrait donner des ordres aux canonnières directement ou par l'intermédiaire des Commandants d'armes, sans passer par le Commandant de la Flottille .

Tout le personnel officier et marin en service à terre à Majunga, ainsi que le personnel des chalands, canonnières, etc..était sous les ordres du Ct Marquer .

En attendant l'arrivée du Général Duchesne, le Ct Marquer était placé sous les ordres du Général Metzinger .

En ce qui concerne les services purement maritimes, il devait prendre les ordres du Capitaine de Vaisseau Chef de la Division Navale s'il était présent sur les lieux .

On prévint en même temps le Ct Bienaimé (3) qu'il incombait au Ct Marquer de pourvoir au débarquement des troupes, animaux et matériel? Une exécution rapide étant nécessaire le Chef de Division était prié de donner le concours de la Division Navale dans le plus large mesure .

Le Commandant Marquer arriva le 4 Avril à Majunga et reçut le service des mains du Commandant Bienaimé qui, pour lui laisser plus d'autorité, se retira et reprit l'action extérieure définie par ses instructions, qui lui laissaient la responsabilité de tout ce qui se passait en dehors de Majunga .

Parti le 8 Avril pour Nossi-Bé et Diego-Suarez, le Chef de

(I) Arch. Mar. BB4 2004 Lettre du 29/Mars I895 Cdt Bienaimé à Marine
(2) -----d°-- BB4 2002 Instruct. du 20 Février I895 du Cdt Marquer
(3) -----d°-- BB4 2002 D.M. du 2I Février I895 Marine à chef Div. Navale Océan Indien.

Division revint à Majunga le I9.

Deux nouveaux affrètés étaient arrivés et se déchargeaient avec une lenteur désespèrante, faute de main d'oeuvre; les vapeurs se succèdèrent rapidement, le matériel s'entassa sur la plage et le commandant Bienaimé intervint, mais sans résultat, près du Général Metzinger, pour demander le concours de tous les cooliés dont il pourrait disposer .

".....Tout stupéfiant que celà soit, écrit-il au Ministre (1) "il nous faut reconnaître qu'aujourd'hui, 28 Avril, pas un remor- "queur, pas un chaland ne sont arrivés de France pour le décharge- "ment des affrètés qui se succèdent avec une régularité toute ma- "ritime.....A cause des immixtions continuelles de personnalités "plus envahissantes qu'autorisées?...le liberté d'action du com- "mandement de la Marine est fort gênée....Il reçoit des ordres de "détail....tout le monde prend ses embarcations pour faire des "courses plus ou moins autorisées..... J'espère que l'arrivée du "Général Duchesne me permettra de mettre cette situation au point. "J'attends de sa haute équité que des ordres soient donnés pour "qu'on ne confonde pas l'autorité supérieure, absolument nécessai- "re à tout bon fonctionnement, avec ces petites délégations abusi- "ves.....".

En outre, l'ingénieur chargé du montage du matériel fluvial se considèrait comme chef de service absolument indépendant des autres services maritimes et n'ayant d'ordres à recevoir que du Général commandant en chef .

Le Général Duchesne arriva le 4 Mai à Nossi-Bé et visita le 5 le sanatorium de Nossi-Comba où le commandant Bienaimé se rendit pour le voir et lui exposer la situation .

Le Commandant en Chef arriva à Majunga le 6 Mai et commença par examiner cette situation qu'il trouva fort alarmante. Dès le 7 mai, (2), il fit paraitre un ordre par lequel il concentrait sous la Direction du Chef de la Division Navale tous les services se rattachant à la Direction du Port de Majunga, à la construction et à la mise en service des bâtiments de la flottille fluviale à l'organisation des transports de personnel et de matériel dans la baie de Bombetoke, jusqu'à la tête d'étapes fluviales d'Ankaboka .

Aussitôt le Commandant Bienaimé s'occupa de concentrer et de coordonner les efforts, et, chaque soir, traça à chacun des services la besogne qu'il aurait à assurer le lendemain. Dans les grandes lignes, la Division Navale devait s'occuper de tout ce qui se passait en rade: débarquement du personnel au moyen des embarcations de la Division, attribution de postes de mouillage aux bâtiments qui arrivaient, envoi de corvées pour aider au déchargement du matériel. La Direction du Port s'occuperait avant tout du déchargement du matériel à terre et du remorquage des chalands . L'ingénieur et son personnel assureraient le montage du matériel à mesure qu'il leur serait remis, tous les mécaniciens destinés

---

(1) Arch.Mar.BB4.2004.Lettre du 28 Avril 1895 Ct Bienaimé à Marine
(2) Arch.Mar.BB4.2006.Con par la Guerre des lettres du 2 Juin et du 11 Juin du Général Duchesne et copie de l'ordre n°7 du 7 Mai 1895 du Général Commandant en chef
BB4.2004. Lettre du 27 Mai, Ct Bienaimé à Marine

à la flottille fluviale et une vingtaine d'ouvriers mécaniciens de la Division Navale furent en outre mis à la disposition de M.Revol pour accélérer ce montage .

Le premier essai fait le 30 Avril sur un chaland le long du Riverdale par clapotis avait abouti à la perte de ce chaland avant que les six tranches qui le composaient eussent pû être assemblées. Par la suite, ces tranches furent remorquées séparément dans le lagom de la pointe de sable où se fit le montage .

Quand tout fût organisé comme l'avait prescrit le Chef de Division, les déchargements des 3 affrètés anglais marchèrent très vite. Le 27 Mai, 1 grande canonnière et 6 chalands se trouvaient sur le fleuve; le 15 Juin, il y avait 4 grandes canonnières, 3 petites et quinze chalands. Le 6 juillet tout le montage était terminé .

Mais on ne pouvait songer à faire naviguer ce matériel dans la baie de Bombetoke à cause du clapotis presque continuel qui y règnait, et des fortes brises qui auraient mis en danger chalands et canonnières. Le Général en Chef affrèta, pour adjoindre aux Sigurd,Boeni et Ambohimanga, 3 caboteurs Kilwa et Barawa de Zanzibar, ainsi que Gertie, de Natal. Ces trois bâtiments pouvaient généralement accoster le Wharf ce qui facilita les opérations de leur chargement .

Ainsi que le demandait le Général Buchesne, le Chef de Division réussit ainsi à faire transporter 4000 tonnes de matériel de Majunga à Aukaboka entre le 10 Juin et le 15 Juillet.

Les affrètés amenant personnel et matériel arrivaient toujours, et le 13 Mai, le Ct Bienaimé écrivait (1) ".... nous sommes dans un coup de feu invraisemblable au milieu des nombreux affrètés et paquebots qui arrivent chaque jour, précédant toujours, hélas! les moyens de débarquement .

"Inutile de vous dire que, si nos moyens d'action sont réduits, notre volonté surmontera tous les obstacles et atténuera dans la limite du,possible et même de l'impossible les difficultés qui se dressent devant nous....."

Le 7 Juillet, les déchargements étaient terminés et l'Amiral Bienaimé (qui avait été promu contre-amiral le 8 Juin) demanda au Général Duchesne de vouloir bien rapporter son ordre du 7 Mai et lui rendre sa liberté d'action .

A ce moment, il ne restait plus à la Marine qu'à assurer des transports beaucoup moins importants entre Majunga et les différents points de la rivière et réciproquement. Ce service fût assurésans difficulté .

Dans son ordre n°52 (2) le Général Duchesne remerciait en ces termes, la Division Navale et son Chef :

"....En notifiant cette décision, rendue sur la proposition de M. le Contre-Amiral Bienaimé, le Général Commandant en Chef tient à exprimer à cet officier général, ainsi qu'à tout le personnel de la Marine placé sous ses ordres, ses remerciements

---

(1) Arch.Mar.BB4.2004.Lettre du 13 Mai 1895.Ct Bienaimé à Marine
(2) -----"------ 2436;P.217.Ordre 52 du 10 Juil.95 du Gl Duchesne

"pour le dévouement et l'activité qu'ils ont déployés dans l'ac-
"complissement de leur laborieuse mission. Grâce à l'impulsion
"énergique et persévérante qu'ont reçue tous les services mariti-
"mes, exceptionnellement réunis pendant ces deux mois sous la Di-
"rection Supérieure de Mr. le Contre-Amiral Bienaimé, il a été
"possible de triompher au mieux des intérêts de l'Etat et du
"corps expéditionnaire, des difficultés considérables créées par
"les circonstances et d'en atténuer, dans toute la limite du pos-
"sible, les fâcheuses conséquences" .

-::- -::- -::-
-::- -::-
-::-

CONCLUSIONS

-:-:-:-:-:-:-:-:-

Une expédition lointaine, demandant des moyens d'exécution puissants, exige une organisation parfaite, et, dans le cas qui nous occupe, nous avons vu que le Chef de la Division Navale de l'Océan Indien n'a pas cessé de signaler avec insistance et ténacité la nécessité d'une préparation minutieuse .

Il est certain que si le Général Duchesne avait trouvé à son arrivée à Majunga,

1°, la flottille fluviale complètement montée,

2°, le matériel et les approvisionnements nécessaires au corps expéditionnaire disposés dans des magasins de telle façon qu'ils pussent être embarqués rapidement et dirigés aussitôt sur Ankaboka et Suberbieville,

les opérations de nos troupes auraient pu être grandement accélérées .

Pourquoi n'en-a-t-il pas été ainsi ?

Nous n'avons pas à examiner si, dès le rappel de Mr Larrouy, la nécessité de l'expédition n'était pas suffisamment démontrée pour que le Gouvernement pût autoriser la Marine à lancer les commandes de matériel. Quoi qu'il en soit, il semble que le projet de loi portant ouverture des crédits nécessaires aurait pû être déposé très peu de temps après que fût connu à Paris (29 Octobre 1894) le rejet de notre ultimatum. Le vote d'urgence de ce projet de loi aurait fait gagner un mois qui aurait pu être utilement mis à profit.

Ces questions sont peut-être hors de notre compétence, mais elles dominent toute la campagne .

L'expédition était décidée, pour 1895. Dans ces conditions, il fallait que les troupes fussent mises en marche de Majunga sur Tananarive dans le courant de mai, de façon à profiter de la saison favorable .

Toutes les prévisions furent donc faites impérativement en se basant sur cette date: on voulait être prêt et, s'il le fallait, on se débrouillerait pour l'être; c'est malheureusement ce débrouillage qui a été nécessaire et nous avons vu quelle énergie a dû développer l'Amiral Biennaimé pour venir à bout de la tâche qui a incombé à la Marine

Nous trouvons d'ailleurs la justification de ces considérations dans le discours prononcé à la Chambre par M.Cavaignac,Ministre de la Guerre, le 27 Novembre 1895 (1) .

"Du 8 Décembre au 6 Avril, date du départ du gros du corps "expéditionnaire, il s'est écoulé quatre mois..... Toutes les étu-"des faites indiquent que ce délai était insuffisant pour préparer "complètement l'expédition ....."

Cependant, les réserves précédentes faites, n'aurait-on pas pu gagner quelque temps sur les délais qui ont été nécessaires ?

Il n'y a pas lieu d'insister sur l'accident du Brinckburn qui entre dans la catégorie des aléas avec lesquels on doit tou

---

(1) Déjà cité, J.O. du 28 Novembre 1895. Débats parlementaires.

jours compter, et à cause desquels on doit être très large dans le calcul de ses prévisions. On peut aussi laisser de côté la question de l'appontement de Majunga, sur lequel nous avons vu rejeter à tort une grosse part de responsabilités .

Qu'est-ce donc qui a pesé si lourdement sur le déroulement normal de la campagne ? C'est surtout le retard dans le déchargement des affrètés et dans le montage de la flottille .

Ce retard a plusieurs causes :

1°.- le matériel de déchargement et de transport est arrivé très tard .

2°.- l'arrimage dans les cales était très défectueux

3°.- la main d'oeuvre indigène a fait défaut .

4°.- enfin nous avons vu,(pages 26-27),qu'après l'arrivée à Majunga du Capitaine de Vaisseau Marquer, un semblant d'anarchie avait existé pendant près d'un mois, durant lequel la Marine paraissait complètement débordée. Cette période ne dura pas longtemps, le Général Duchesne ayant remis les choses au point dès son arrivée en donnant au Commandant Bienaimé la direction de tous les services maritimes à Majunga .

Le matériel de déchargement et de transport, livrable en même temps, que le reste de la flottille fluviale, est arrivé à Majunga en même temps qu'elle. C'était cependant le premier matériel à envoyer à Madagascar et on peut penser que la Marine aurait dû demander la livraison des chalands et pontons-grues bien avant celle des canonnières dont la construction était beaucoup plus longue .

Si on n'a pas insisté pour obtenir cette livraison plus prompte, c'est qu'on pensait que les délais prévus suffiraient et on a voulu profiter des bâtiments qui conduisaient les troupes à Madagascar pour utiliser leurs cales pour les transports de matériel . On a ainsi réalisé une certaine économie, mais aux dépens de la bonne marche de l'expédition. Nous ne pouvons qu'approuver ce que disait le commandant Bienaimé (1): "...Je per-"siste à croire que le succès final sera vite enlevé si tout est "bien préparé pour faciliter la montée rapide du corps expédi-"tionnaire jusqu'à Maevatanana, et ma conviction est si intense "que je considère qu'il faut faire tous les sacrifices pour ar-"river au résultat sans regarder à la dépense....."

Il est certain que des économies réalisées dans des opérations de ce genre se paient souvent au centuple .

Le mauvais arrimage dans les cales des affrètés tient à une mauvaise organisation, due au commandement. Nous avons signalé (page 23) que la Commission chargée à Marseille de l'embarquement et de l'arrimage du matériel étaitplacée sous la direction du Chef d'Etat-Major du 15° Corps et comprenait: un sous-commissaire

---

(1) Arch.Mar.BB4.2004.Lettre du 6 Nov.1894.Ct Bienaimé à Marine

de la Marine, un ingénieur des Ponts et Chaussées, le Capitaine de Port, un officier de l'armée de terre, un sous-intendant militaire, et par la suite, un Chef de service colonial .

Nous pouvons admettre qu'à Marseille le Capitaine de Port avait autre chose à faire qu'à s'occuper constamment de l'arrimage du matériel à destination de Madagascar . La Marine était donc représentée uniquement par un sous-commissaire ! Il aurait certainement mieux valu que cette Commission fût composée de marins, auxquels on aurait adjoint un officier de troupe comme délégué de l'armée .

Le manque de main d'oeuvre indigéne est dû en partie à une mauvaise appréciation des ressources de l'île en porteurs et surtout au manque de confiance des chefs sakalaves dans notre succés. Seules l'occupation par nos troupes de certains points du littoral aurait pu faire revenir ces chefs sur leur opinion, mais on a voulu éviter ces opérations pour ne pas éparpiller nos forces.

Dans le même discours du 27 Dovembre, 1895 dont nous avons déjà parlé, M.Cavaignac disait: "....C'est le 12 Novembre, par "une décision presque imprévue, qu'on a, du jour au lendemain "chargé le Ministre de la Guerre d'une mission à laquelle rien "ne l'avait préparé...."

Et plus loin, ".... On a chargé le Ministre de la Guerre d' "une opèration militaire à laquelle il n'était préparé ni par une "expérience spéciale de son personnel, ni par les contacts avec "le monde colonial qui lui faisaient entièrement défaut."...Ce "fût une grosse faute".

Quelques instants plus tard, répondant à une question de Mr. Jaurès qui demandait pourquoi cette direction de l'expédition avait été confiée à la Guerre, M. Cavaignac dit que le fait s'était déjà produit pour la campagne du Tonkin, que "....il résulte "de l'expérience des choses que, lorsque les expéditions s'éten- "dent, lorsque les troupes du Ministère de la Guerre y sont en- "gagées, c'est la Guerre qui en est chargée. Je dis que le con- "clusion naturelle et nécessaire, c'est de donner au Ministre "de la Guerre les moyens de faire face aux obligations qu'on lui "impose, c'est de rattacher au Ministère de la Guerre l'armée co- "loniale .

"Le Gouvernement s'est préoccupé de la question....Il s'est "mis d'accord sur une solution qu'il vous apportera à bref dé- "lai" .

Les troupes coliniales furent rattachées au Ministère de la Guerre, cinq ans plus tard, par la loi du 7 Juillet 1900 .

Bien qu'il résultat de l'expérience des choses que la Guerre était chargée des opèrations lorsque ses troupes y étaient engagées, on ne voit pas bien ce qui empêchait de modifier de pareils errements si on estimait que la méthode donnait de mauvais résultats. Nous n'avons pas à insister sur ce point, car nous estimons que, de cette façon, la question n'est pas bien posée.

Devons-nous dire, avec M. Cavaignac, qu'il y ait eu grosse faute à confier à la Guerre la Direction de l'opèration ?

Nous ne le pensons pas. Le Général en Chef, chargé des opèrations devait être Commandant supérieur des forces de terre et de mer à Madagascar. Du point de vue exclusivement maritime, la Marine n'avait à assurer qu'une besogne de transport et de ravitaillement; autrement dit, elle n'était qu'un ensemble de services et, à ce titre, devait être placée sous l'autorité du Commandant en Chef .

Elle devait l'être aussi, de toute évidence, pour les opè-
, pour les opèrations militaires de détail dont elle pouvait être chargée .

Donc, si le Général en Chef dépendait du Ministère de la Guerre, à ce Département revenait la Direction . S'il appartenait aux troupes de la Marine, c'était à la Marine de prendre les rènes.

Mais la Marine aurait pu n'avoir aucune troupe à elle; c'est ce qui se produirait actuellement si une nouvelle opèration coloniale était nécessaire. La question importante n'est pas que tel ou tel Département ait la Direction, mais que la liaison soit bien établie, les attributions de chacun nettement définies,et que chaque Ministère soit chargé des opèrations pour lesquelles il est qualifié .

Car si nous examinons la répartition des crédits, il nous semble particulièrement choquant de voir réunis dans un même chapitre les "Transports par terre et par rivière". Cette façon de procèder a abouti à l'obligation pour le Ministère de la Guerre de s'occuper de questions dans lesquelles il n'avait aucune compétence comme le transport et le remontage à Majunga du matériel fluvial . Ce remontage a d'ailleurs été, par une sage mesure du Général Duchesne, confiée au Commandant Bienaimé dès le début de mai 1895 .

Il aurait fallu donner à la Marine les transports par eau; la Guerre lui aurait fait connaître dès le début les effectifs, le matériel à transporter, ainsi que les ports d'embarquement et, à partir de ce moment, lui aurait laissé la plus grande indépendance en se réservant seulement un droit de surveillance très licite, qu'elle aurait exercé par exemple en désignant un ou plusieurs officiers de l'armée pour faire partie des diverses commissions. Il n'y aurait eu là aucune difficulté, car, nous avons vu, la Marine prendre l'initiative de demander qu'un officier de la Guerre soit adjoint à la Commission des affrètements .

Nous avons encore à formuler une remarque de détail. Nous avons vu le Chef de Division prendre le commandement d'une partie des troupes pour l'action contre Maroway: ce n'était pas sa place. Il lui était certainement difficile de refuser l'honneur que lui faisait le Général Metzinger, mais le Chef de Division n'a pas à prendre le commandement de sa compagnie de débarquement, fût-elle augmentée de quelques tirailleurs, si peu brillant que soit au point de vue militaire, le rôle de ses bâtiments .

Nous résumerons en montrant de quelle manière nous pensons qu'aurait pu se développer l'expédition .

Le 29 Octobre arrive à Paris la nouvelle du rejet de l'ul-

timatum; le Gouvernement fait toute diligence et le 7 Novembre est promulguée la loi accordant les crédits.

La Marine reçoit la charge d'assurer tous les transports par eau et, dès le 10 novembre passe les marchés pour la fourniture du matériel fluvial, en spécifiant que les chalands et pontons-grues seront livrés en fin de Décembre, les canonnières et le reste du matériel le 25 Février. Ces délais sont tout à fait normaux et égaux, pour les canonnières à ceux qui ont été demandés .

Les approvisionnements de vivres, médicaments, etc...sont rassemblés par la guerre dans les ports de départ en Novembre , Décembre et pendant la première quinzaine de janvier, en même temps qu'un appel est lancé auprès des compagnies de navigation pour l'affrètement des transports .

Vers le 1er Janvier, part la première partie du matériel fluvial; le 15, commencent les transports des approvisionnements sans attendre le départ des troupes .

Nous supposerons l'occupation de Majunga faite à sa date du 14 Janvier, bien qu'elle eût pu être avancée comme le demandait le chef de Division, et nous laisserons également l'avant-garde du corps expéditionnaire quitter la France le 25 Janvier.

Au début de mars, le matériel de débarquement est monté, les approvisionnements arrivent et sont emmagasinés aussitôt, l'avant-garde commence les opérations que nous lui avons vu entreprendre.

Les canonnières, en supposant les mêmes retards que ceux qui se sont produits, sont à Majugna au début d'Avril. Les différentes parties, dont l'arrimage a été surveillé par une commission de marins, sont rapidement assemblésset tout notre matériel est largement prêt pour le 10 Mai.

C'est le résultat auquel il aurait fallu aboutir .

En somme, on aurait pu gagner un mois sur le vote des crédits: c'était une affaire de Gouvernement .

Ensuite, une meilleure organisation aurait obtenu la livraison en deux patties du matériel fluvial, pour utiliser dès le début celui qui devait servir, à Majunga, aux transports et au débarquement .

Enfin, il aurait fallu consentir à transporter séparément le matériel et le personnel .

De cette façon, le temps gagné au total aurait pu atteindre un mois et demi ou deux mois et les fatigues du personnel eu auraient été considèrablement diminuées .

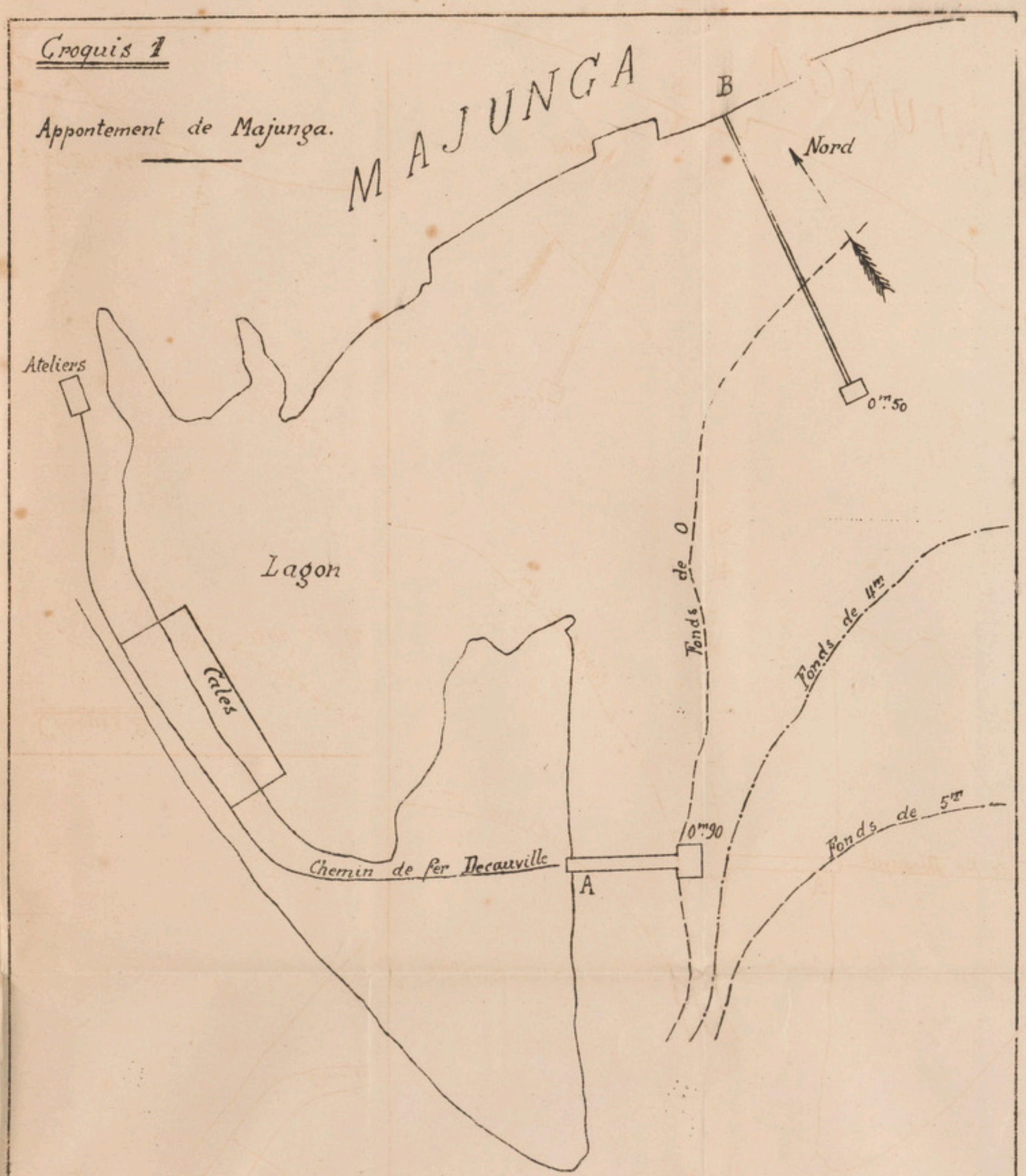
-:- -:- -:- -:- -:-

-:- -:-

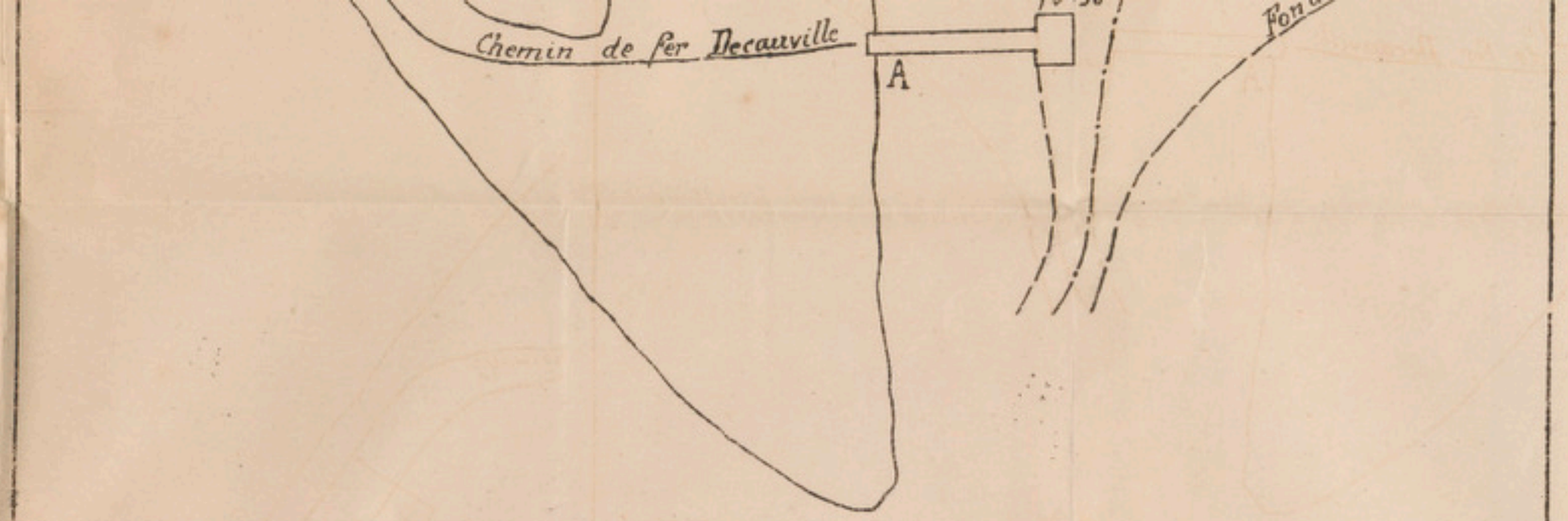
-:-

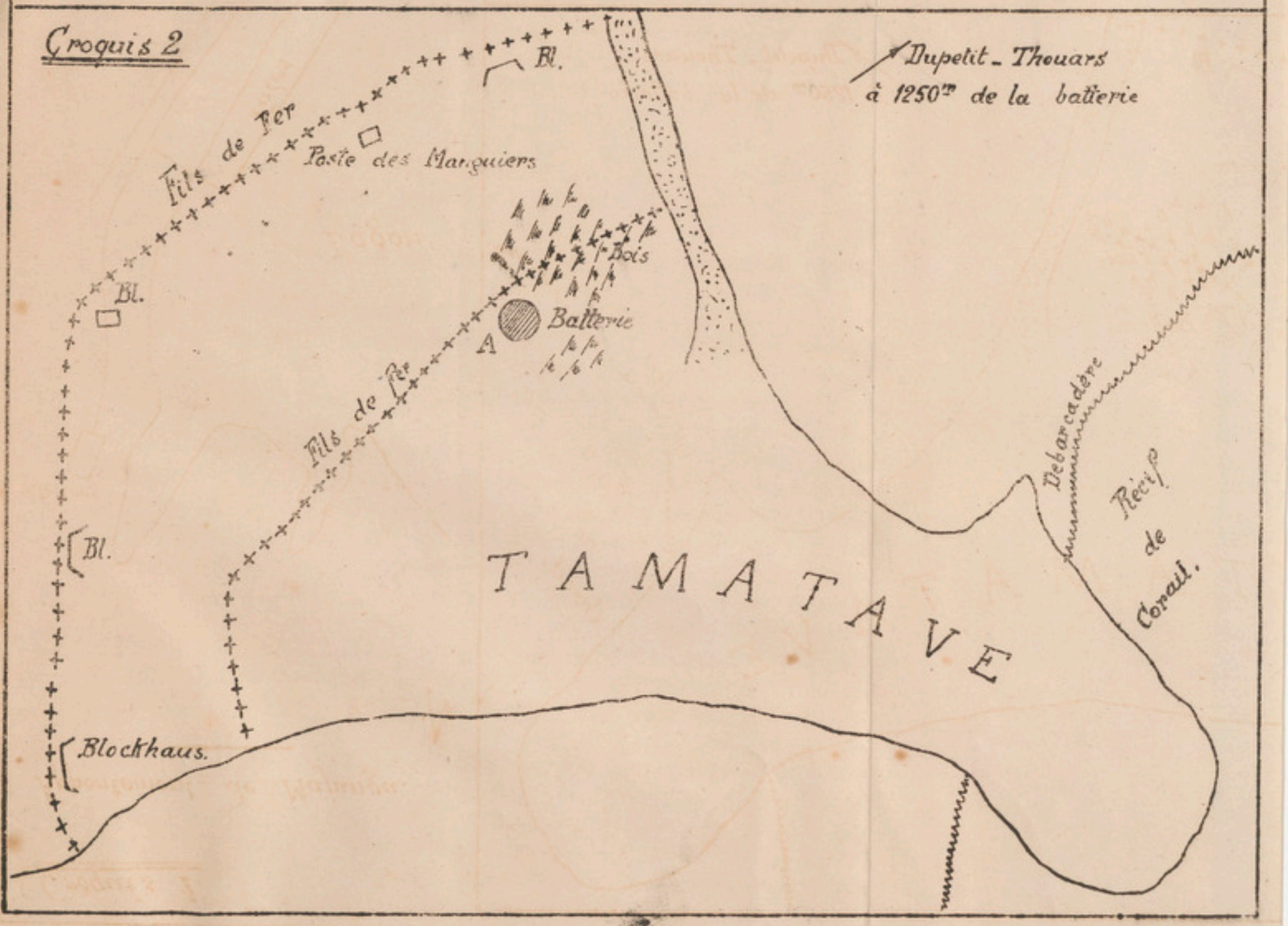
Croquis 1

Appontement de Majunga.



Croquis 2


Chemin de fer Decauville
A


Croquis 2
Dupetit_Thouars
à 1250m de la batterie
Bl.
Fils de fer
Poste des Manguiers
Bois
Batterie
A
Fils de fer
Bl.
Bl.
Blockhaus.
TAMATAVE
Récif de Corail.

Croquis 3

Lignes de Farafate

Croquis 4.